

ANDRÉ BÉNARD (42) UN GRAND MONSIEUR

André Bénard, décédé le 15 mars 2016 à l'âge de 93 ans, a mené une carrière exceptionnelle au sein du groupe Royal Dutch Shell, mais surtout dans l'aventure extraordinaire du tunnel sous la Manche, qu'il aura portée pour la France, pour le Royaume-Uni et l'Europe tout entière.

NÉ LE 19 AOÛT 1922 à Draveil, André Bénard est admis à l'X en 1942. Il se révolte contre le commandement de l'École qui donne instruction aux élèves entrants de partir en Allemagne au titre du STO. Il rejoint la Résistance, puis parvient à gagner le Maroc *via* l'Espagne. Il intègre l'armée française de la Libération en Afrique du Nord, participe au Débarquement de Provence en août 1944 et remonte le Rhône, et connaît un choc véritable avec l'armée allemande à Belfort. L'École le rappelle alors pour effectuer sa scolarité. Raoul Dautry, alors ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, envoie en 1945 une mission aux États-Unis à laquelle il lui demande de se joindre. Au déjeuner de réception à Washington, étant celui qui parlait le mieux l'anglais, il est chargé du discours de la délégation française, et est remarqué par Léon Kaplan, alors président de la SA des Pétroles Jupiter. À sa sortie de l'École, en 1946, André Bénard devient son assistant personnel, dans cette société qui deviendra bientôt Shell Française. Ainsi commence une carrière exceptionnelle à la Shell, entre Paris, Londres et La Haye, jusqu'à sa première retraite en 1983.

VISIONNAIRE ET DIPLOMATE

Chef du département Bitumes de 1950 à 1958; directeur, puis en 1962 directeur général d'URG (Utilisation rationnelle du gaz, qui deviendra plus tard Butagaz); vice-président marketing en 1964, puis PDG de Shell Française de 1967 à 1970, il fait preuve de puissantes capacités d'innovation et d'une grande vision stratégique.

En 1970, à La Haye, il devient coordinateur des opérations de Shell en Europe, initiant un processus de rapprochement des compagnies nationales, puis il entre en 1971, à Londres, au comité des directeurs généraux, l'organe de direction exécutive du groupe, seul Français à y être admis. Il y fait preuve de ses grandes qualités de visionnaire et de diplomate sur la scène internationale. En charge du Moyen-Orient, il est l'un des deux chefs de la délégation qui rencontre l'OPEP à Vienne, en octobre 1973, pour discuter de ses exigences de doublement du prix du pétrole. Alors que la délégation se rassemble, la guerre de Yom Kippour éclate, changeant toutes les données.

Après sa retraite, jusqu'en 1993, il est membre du conseil de surveillance du Groupe, dont il restera comme l'un des très grands dirigeants de son premier siècle

d'existence. Il est également, de 1983 à 1998, un grand administrateur de l'INSEAD dans une période de forte croissance, alors que la réputation mondiale de l'Institut n'est pas encore affirmée.

*« Cette Angleterre
que j'admirais autant
que je l'aimais »*

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

En 1986, en recherche de fonds pour la rénovation de l'abbaye de Montmajour, il contacte Alain Chevalier, alors PDG de Moët-Hennessy, qui lui propose en retour de prendre la présidence d'Eurotunnel. Peut-être pense-t-il alors à son grand-père Adrien Bénard, le premier président du métro parisien en 1900 ? Comme il l'écrit dans des mémoires non encore publiées: « Sans doute ai-je cédé à des raisons peu raisonnables et d'abord à la fierté de contribuer à un ouvrage qui allait



André Bénard (42)

matérialiser mes convictions européennes et qui symboliserait l'union de mon pays et de cette Angleterre que j'admire autant que je l'aime. » Il confie à Alain Bertrand, directeur de l'exploitation d'Eurotunnel : « Je crois profondément que le tunnel sous la Manche sera bon pour la France et bon pour le développement des liens entre nos peuples ; il y aura des difficultés colossales à résoudre [...] ; je mettrai toute mon expérience acquise au sein de Shell au service de cette grande cause. » Toute la personnalité d'André Bénard se retrouve dans ces propos : son sens de la Nation, une anglophilie éclairée, une capacité d'analyse hors du commun, une énergie sans bornes au service de sa mission.

Il choisit lui-même son coprésident britannique : Sir Alastair Morton, fonceur, au caractère incendiaire si éloigné du sien. André Bénard est un allié sûr et déterminé, mais aussi un contrepois respecté et écouté sur les grandes orientations stratégiques. En particulier, le projet n'ayant été accepté par le gouvernement Thatcher qu'à la condition absolue de l'absence de fonds publics, c'est lui qui fait le tour des grands financiers internationaux (notamment les banques japonaises) pour trouver le financement bancaire, en complément de l'apport des actionnaires principalement individuels.

Tout au long de la construction, il domine une situation inextricable de problèmes techniques, financiers, politiques, administratifs, qui à plusieurs reprises mettent

« Une situation inextricable de problèmes techniques, financiers, politiques et administratifs »

gravement en péril l'achèvement du projet. Le Tunnel est finalement inauguré le 6 mai 1994 par la reine Élisabeth II et le président Mitterrand. Ce « projet majeur de génie civil des cent dernières années » pour la Fédération internationale des ingénieurs-conseils, et « l'une des sept merveilles du monde moderne » pour la Société américaine de génie civil, « n'aurait



© CLUBFOTO / FOTOLIA.COM

André Bénard a mis toute son expérience au service de la réalisation du tunnel sous la Manche.

jamais pu être réalisé sans André Bénard » juge le *Financial Times*.

UNE SECONDE RETRAITE

Il quitte ses fonctions peu après la mise en service commerciale. Mais sa seconde retraite est assombrie par la plainte déposée en 1994 par un groupe de petits actionnaires français, qui l'accusent d'avoir diffusé des informations trompeuses lors des augmentations de capital d'Eurotunnel. Mis en examen en 2003, avec Alastair Morton (qui décède en 2004), il bénéficie d'un non-lieu en 2007, mais l'affaire le marque profondément. Il se partage alors, avec son épouse, entre Londres, Paris et sa maison des Moulières, dans le Var, entre l'opéra, ses oliviers et la poésie qu'il aime tant. Son immense culture, sa passion pour les arts, l'aura d'ailleurs conduit à être dix ans administrateur du Festival d'automne, à Paris.

André Bénard était un grand monsieur, d'une autorité imposante, mais d'une courtoisie sans faille. Il a pu par son sens de la diplomatie dénouer nombre de situations périlleuses. Reconnu pour son intelligence des situations, sa vision à long terme, son

discernement, son « esprit de surplomb » pour utiliser une formule qui lui était chère. Mais aussi son humilité, sa volonté de servir, sa générosité et sa liberté de penser. Soutenant l'enthousiasme tout en prônant la mesure dans ce projet Eurotunnel où tout était hors normes, il laissait à chacun l'espace nécessaire au meilleur exercice de ses responsabilités. Et à l'aise avec tous, avec la reine d'Angleterre comme avec les ouvriers au fond des tunnels ou avec les banquiers du monde entier. Tout dans sa personnalité tendait vers un idéal humaniste de progrès dans lequel le tunnel sous la Manche tenait une place importante : ce « chaînon manquant » entre la Grande Île et le Continent allait apporter un essor considérable aux échanges entre les hommes et à la construction de l'Europe à laquelle il tenait tant. Il aurait été horrifié à la pensée d'un quelconque « Brexit ». André Bénard était commandeur de la Légion d'honneur, chevalier de l'ordre national du Mérite, médaille de la Résistance, chevalier du Mérite agricole, commandeur de l'ordre d'Orange-Nassau et chevalier de l'Empire britannique. ■

Gérard Cohen (70) avec les contributions d'Alain Bertrand (65), Jean Guéguinou, Denis Guyot-Sionnest, Claude Janssen (50), Jeanne Labrousse, Paul Skinner, Jacqueline et Jean-Marie Bénard, son épouse et son fils